

PROPUESTA PARA UN PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA EN VALLADOLID

0.- INTRODUCCIÓN

1.- CRITERIOS

- 1.1.- Consensuado
- 1.2.- Programado
- 1.3.- Evaluable
- 1.4.- Comparable
- 1.5.- Flexible
- 1.6.- Integrador
- 1.7.- Financiado

2.- OBJETIVOS

- 2.1.- Mejora de la salud pública
 - 2.1.1.- Mejora de la calidad del aire
 - 2.1.2.- Reducción del ruido
 - 2.1.3.- Reducción de la accidentalidad
- 2.2.- Implantación de un nuevo modelo de movilidad
 - 2.2.1.- Reducción del uso del automóvil
 - 2.2.2.- Reducción del consumo energético
- 2.3.- Recuperación de la calle
 - 2.3.1.- Incentivar la movilidad del peatón
 - 2.3.2.- Sustitución del espacio del automóvil por zonas estanciales

3.- CONTENIDOS

- 3.1.- Transporte público
- 3.2.- Rutas peatonales
- 3.3.- Pacificación de tráfico
- 3.4.- Aparcamientos
- 3.5.- Rutas ciclistas
- 3.6.- Zonas estanciales - Arbolado
- 3.7.- Coordinación - comunicación núcleos del alfoz
- 3.8.- Política de vivienda - Ciudad concentrada
- 3.9.- Diseño de nuevos Planes Parciales
- 3.10.- Transporte de mercancías
- 3.11.- Otros: normativas específicas.

PROPUESTA PARA UN PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA EN VALLADOLID

0.- INTRODUCCIÓN

La invasión que sufren nuestras calles por el automóvil esta generando una problemática insostenible para la calidad de vida en nuestra ciudad. Los niveles de contaminación del aire que respiramos en Valladolid vienen superando los niveles de calidad deseable, los altos niveles de ruido en ambientes exteriores, la alta accidentalidad en las vías urbanas, así como la degradación del carácter estancial y de espacio para la comunicación de nuestras calles viene reclamando la elaboración de un Plan de Movilidad que armonice las distintas formas de desplazarse favoreciendo los modos más beneficios para la ciudad (caminar, transporte público, bicicleta) a costa de disminuir el atractivo de los más perjudiciales (automóvil particular).

El plan que proponemos parte de unas consideraciones generales que responden a pautas culturales diferentes a las actuales y a unas líneas de actuación encaminadas a mejorar nuestra calidad de vida. Deberemos plantearnos como objetivos fundamentales la mejora de la salud pública, la implantación de un modelo de movilidad sostenible y la recuperación de la calle como espacio estancial y de comunicación.

Dada la importancia del funcionamiento de dicho plan debe generarse una amplia participación social en la elaboración, así como en el posterior seguimiento. Igualmente deberemos fijar unos criterios de evaluación claros que nos indiquen si vamos cumpliendo los objetivos marcados.

1- CRITERIOS QUE DEFINEN EL PLAN:

1.- Consensuado

En la elaboración del Plan debe darse cabida a una amplia participación de diferentes sectores sociales y ciudadanos. Para ello deben ser accesibles todos los datos e informes de partida y dotarse de un mecanismo claro de discusión, debate y resolución. Sin embargo el esfuerzo por intentar consensuar sus objetivos, medidas y plazos debe ser compatible con su rápida puesta en marcha. Tan importante es hacer un verdadero esfuerzo por consensuar al máximo el Plan como el evitar que la exigencia de dicho consenso suponga una forma de dilatar o paralizar su elaboración y ejecución.

Por otra parte, la participación ciudadana no debe agotarse en el proceso de elaboración, sino que es preciso establecer un órgano colegiado de coordinación y seguimiento del Plan con una definición clara de sus funciones.

2.- Programado.

El Plan de Movilidad debe contemplar un cronograma que incluya las fases de elaboración, consulta e información pública, ejecución desglosada por capítulos, revisión y evaluación.

Dicho calendario debe mostrar tanto el carácter urgente de determinados capítulos de ejecución como un diseño realista que permita el cumplimiento de las diferentes fases.

Dada la situación ambiental de Valladolid no es deseable que su aprobación se demore más allá de la próxima primavera, debiéndose recoger las primeras medidas estructurales en los presupuestos de 2001.

3.- Evaluable.

Los objetivos que contenga el Plan deben ser definidos con la máxima precisión, de modo que no sean susceptibles de diversas interpretaciones difusas o incluso contradictorias.

Cada objetivo, al ser expresado con la mayor claridad posible, debe ser fácilmente evaluable. A tal efecto todo objetivo debe contemplar tanto su definición como los criterios de evaluación que van a permitir el seguimiento y revisión del cumplimiento del Plan.

4.- Comparable.

En la elaboración del Plan se deben considerar experiencias similares que desde hace varias décadas se han puesto en funcionamiento en otras ciudades. (.../...) Dichas referencias son muy útiles no solo para la elaboración del Plan sino como elementos de comparación que permiten evaluar el desarrollo del mismo. Es conveniente, por tanto, que en la definición de los objetivos y medidas se contemplen patrones de comparación que permitan una evaluación comparada.

5.- Flexible.

Una evaluación continuada del desarrollo del Plan implica la posible revisión de las medidas propuestas en función de su eficacia a la hora de alcanzar los objetivos marcados. Dicha revisión permanente supone que muchas de las medidas propuestas sean fácilmente reversibles, de forma que queden excluidas, al menos sin un periodo de prueba, todas las intervenciones agresivas o "duras".

6.- Integrador.

Las actuaciones ordinarias de los departamentos de Urbanismo, Tráfico, Transportes o Medio Ambiente deben tomar como referencia el desarrollo del citado Plan de Movilidad, de forma que no se vea entorpecido con posibles medidas descoordinadas o contradictorias.

7.- Financiado

La elaboración del Plan debe recoger la previsión presupuestaria de sus diferentes medidas, de forma que la aprobación definitiva del Plan incluya la aprobación de un presupuesto plurianual que dé visos de credibilidad a la ejecución del Plan.

2.- OBJETIVOS:

El objetivo general de este Plan debe ser la **mejora de la calidad de vida urbana** a través de la reducción del uso del automóvil particular y la recuperación de la calle como espacio público de relación y convivencia. Esto se concreta en los siguientes bloques de objetivos:

2.1.- MEJORA DE LA SALUD PUBLICA

2.1.1.- *Mejora de la **calidad del aire**.*

Todo plan de movilidad debe servir para mejorar la atmósfera del término municipal de forma que no cause ningún riesgo para la salud de las personas. Ya es conocida la estrecha relación entre el tráfico de vehículos de motor y las altas concentraciones de contaminantes atmosféricos en las zonas urbanas.

El criterio a seguir para determinar las mejoras en la calidad de la atmósfera debe combinar diversos elementos. Por un lado tomaremos aquellos contaminantes más directamente relacionados con la combustión de los motores y que además hayan presentado problemas en nuestra ciudad en los últimos años -óxidos de nitrógeno y ozono-. Por otro lado parece interesante tomar como referencia algún contaminante como el CO₂ que sea objeto de políticas globales y se encuentre relacionado con los grandes problemas medioambientales.

En consonancia con lo anterior, los **criterios de evaluación** de la mejora de la calidad del aire asociados al Plan de Movilidad serán los siguientes:

è Para el dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno:

- * No superar los 200 g/m³ de valor horario del NO₂ más de 20 veces para el año 2000, 19 veces para la 2002 y 18 veces para el 2004.
- * No superar los 30 g/m³ de valor límite en promedio anual en ningún año.

è Para el ozono:

- * Cumplimiento de la legislación española actual a la espera de cambios en la legislación comunitaria.

è Para el CO₂:

- * A partir de los datos globales de la emisión a la atmósfera en nuestra ciudad (inventario Corinne) del último año conocido, proceder a una reducción progresiva con los mismos criterios señalados en la Cumbre de Río para los países más avanzados.

2.1.2.- **Reducción del ruido** causado por el tráfico.

Debe ser objetivo del Plan de Movilidad la reducción de los niveles de ruido en ambientes exteriores en la ciudad y del número de personas expuesta a niveles altos de ruido.

El transporte es la principal fuente de ruido en Europa y el tráfico de los automóviles es la mayor causa de población expuesta al ruido en las ciudades. Para muchos de los ciudadanos, el ruido es el principal problema ambiental en la ciudad. Existen evidencias de una estrecha relación entre el número de automóviles circulando y los niveles de ruido, pudiendo afirmarse que el tráfico es la principal causa (con mucha diferencia) del ruido en ambientes exteriores en la ciudad.

Las evidencias científicas sobre el impacto del ruido en la salud van en aumento¹. Los principales impactos se refieren a interferencias en la comunicación, perturbación del sueño y molestias en general.

La comunicación permanece 100% inteligible con niveles de ruido ambiente por debajo de 45dB Laeq. Por encima de 55 dB Laeq es necesario levantar la voz. Los efectos del ruido sobre el sueño son mínimos con un nivel de ruido continuo de 30 dB Laeq y con máximos que no superen los 45 dB Laeq en los dormitorios. La mayoría de las personas se sienten moderadamente molestas con un nivel de ruido de 50 dB Laeq y seriamente molesta con 55 dB Laeq. Con niveles de ruido superiores, como 80 dB Laeq, se incrementan las conductas agresivas en personas predisuestas.

Los efectos del ruido sobre la salud han llevado a diversos organismos a establecer recomendaciones sobre los niveles máximos tolerables de ruido a los que las personas deben estar expuestas. Nos ocupamos aquí solamente de los umbrales fijados para ruido en ambientes exteriores, por ser los que tienen mayor relación con el tráfico y el transporte y por ser los que han venido siendo más olvidados en las políticas de lucha contra el ruido (centradas más en combatir el ruido generado por fuentes fijas que afectan fundamentalmente al interior de las viviendas, como los bares y fábricas, y considerando el ruido generado por el tráfico como un mal inevitable):

	Org. M. Salud (OMS)	Comisión Europea	Reglamento Ayto. Valladolid
Día	50 a 55 dB	55 dB	55 dB
Noche	45 dB	45 dB	45 dB

Sin embargo no existe en Valladolid un sistema de medición del ruido en exteriores que permita conocer la situación y su evolución en el tiempo de una manera periódica. El único estudio exhaustivo sobre todo el ámbito urbano al que hemos tenido acceso es un trabajo elaborado por la Universidad de Valladolid en el año 1987². Aunque los datos son ya obsoletos, cabe pensar que la situación general de Valladolid en la actualidad sea la misma o aún peor (la evolución del problema en otras ciudades con sistemas de evaluación a lo largo de los últimos años ha demostrado

que, lejos de reducirse, los niveles de ruido están aumentando). En este estudio se midió el ruido en 34 estaciones. En horario diurno todas ellas superaban los 55 dB Laeq, 32 estaban por encima de 65 dB Laeq y dos de ellas superaban los 75 dB Laeq. En horario nocturno todas superaban los 45 dB Laeq, 32 estaciones los 55 dB Laeq y 20 de ellas los 65 dB Laeq. Si se comparan estos datos con los umbrales máximos recomendados (incluidos los del propio Reglamento Municipal), se puede afirmar que prácticamente todos los ciudadanos de Valladolid están expuestos a niveles inadmisibles de ruido en ambientes exteriores.

El ruido generado por el tráfico es función directa de la velocidad de los vehículos y de su número (aunque cada vez los vehículos emiten menos ruido individualmente, el aumento del tráfico y la velocidad hace que el nivel total de ruido aumente). Por lo tanto, la única alternativa razonable para que disminuya el ruido del tráfico es: primero, reducir el número de fuentes emisoras, que significa reducir el número de automóviles en movimiento en nuestras calles; y segundo, reducir la velocidad a que circulan.

Si uno de los principales objetivos del Plan de Movilidad es la reducción del ruido, sus propuestas deben estar necesariamente dirigidas a reducir el número y la velocidad de los vehículos a motor en la ciudad.

En cuanto a los **criterios de evaluación**, hemos visto como el Reglamento Municipal de Ruidos y Vibraciones contempla umbrales de protección a la salud en consonancia con las recomendaciones internacionales. En primer lugar sería necesario, como instrumento de la lucha contra el ruido en Valladolid, hacer que se cumpla. Pero también, como instrumento de evaluación del Plan de Movilidad, es preciso contar con una **red de control de la contaminación acústica** que permita elaborar mapas de ruido de la ciudad de manera periódica con la misma fiabilidad que la actual Red de Control Atmosférico. Esto permitiría hacer un seguimiento del cumplimiento de los siguientes criterios de evaluación:

è En el plazo de dos años, el porcentaje de población expuesta a niveles de ruido exterior debe ser:

En horario diurno	En horario nocturno
< del 50% expuesto a > 55dB	< del 50% expuesto a > 45 dB
< del 10% expuesto a > 65 dB	< del 10% expuesto a > 55 dB

è En un plazo de cinco años, el porcentaje de población expuesta a niveles de ruido exterior debe ser:

En horario diurno	En horario nocturno
< del 5% expuesto a > 55dB	< del 5% expuesto a > 45 dB
0% expuesto a > 65 dB	0% expuesto a > 55 dB

2.1.3.- Reducción de la accidentalidad.

En la medida que se vayan alcanzando los objetivos anteriores es previsible una disminución de la accidentalidad en vías urbanas. Del conjunto de los accidentes, en una primera fase el Plan habrá de centrarse en la reducción de los que afecten a los transeúntes y bicicletas, al ser los que presentan un índice más elevado de mortalidad.

Los **criterios de evaluación** han de basarse en un **estudio semestral** de este tipo de accidentes que sirvan de orientación en la adopción de dos tipos de medidas:

- è Genéricas: Reducción de la velocidad a través de medidas normativas, urbanísticas y sancionadoras.
- è Particulares: Análisis y adopción de medidas en aquellos puntos o zonas conflictivas donde se produzca una mayor concentración de accidentes de este tipo.

2.2.- IMPLANTACIÓN DE UN NUEVO MODELO DE MOVILIDAD

2.2.1.- Reducción de la utilización del automóvil particular.

En Valladolid, la excesiva presencia de vehículos privados es la única causa compartida entre los problemas más preocupantes de ámbito local. La contaminación (atmosférica y acústica), los atascos, la peligrosidad del tránsito por las calles, las dificultades de aparcamiento o la pérdida de eficacia del transporte público tienen como denominador común, precisamente, el abuso del coche como medio de transporte.

La constatación, por otro lado, de que el continuo aumento de los desplazamientos en coche llevan aparejado el empeoramiento de la situación en todos los aspectos mencionados completa un marco que, de no intervenir adecuadamente, esta conduciendo, a medio plazo, a un deterioro inadmisibles de la calidad de vida en nuestra ciudad.

Resulta paradójico que el actual sistema de movilidad pretenda beneficiar a una "presunta" mayoría de la población, los automovilistas (adultos, más ellos que ellas, con medios económicos para mantener uno o varios vehículos) que, sin embargo apenas representan un tercio de la población. Esta proporción, además, tiende a disminuir ante el envejecimiento de la población y la cada vez más tardía edad en que la juventud puede adquirir un coche. El hecho de que ni siquiera los automovilistas consideren que el sistema cumple sus funciones (atascos, dificultad de aparcamiento, etc) y a pesar de todos los esfuerzos dedicados a ello, indica claramente que se requiere un replanteamiento en los objetivos de movilidad urbana para Valladolid.

Es, por tanto, prioritario, paralizar la tendencia al alza del número de automóviles en nuestras calles, para, posteriormente, invertirla hacia unos usos soportables para todos a largo plazo, con el objetivo final de proporcionar el mejor desplazamiento posible a todas las personas, garantizando la libertad de elección del medio de transporte (bus, a pie, en bici o en coche) en función de los intereses de la mayoría de la población.

Los elementos principales de que se dispone para detener el continuo incremento de vehículos en nuestras calles son de naturaleza urbanística, si bien no hay que olvidar cuan necesario es la participación ciudadana en la toma de las necesarias decisiones. Esta transformación urbanística, debería partir de la un principio fundamental como es aumentar las facilidades para las formas de movilidad mas beneficiosas para la ciudad (caminar, transporte público, bicicleta) a costa de disminuir el atractivo de las mas perjudiciales (automóvil particular). La ciudad, a fin de cuentas, es un espacio limitado que hay que compartir, asignando la superficie disponible en función del interés de la propia ciudad y no de las máquinas, para dar lugar a una ciudad pacificada y humana en vez de estresante y agresiva.

Algunos de los **criterios** que deben ser tenidos en cuenta a la hora de evaluar el cumplimiento de este objetivo son:

- è Reducción en un 10% anual del número absoluto de vehículos en circulación registrados en la Red de aforos, hasta su reducción a la mitad en cinco años.
- è Incremento en un 10% anual del número de usuarios del transporte público en términos relativos respecto al número de vehículos en circulación, durante cinco años.
- è Estudio semestral de las velocidades media y punta en las arterias principales de la ciudad, con adecuación semafórica y rediseño del viario en caso de sobrepasar más de 10 días al semestre la velocidad máxima permitida.
- è Señalización de los barrios o grupos de calles en los que más de un 50% de los vecinos censados lo soliciten como "zona residencial", con las condiciones que indica el Código de circulación: peatones pueden utilizar toda la zona de circulación, juegos y deportes permitidos, conductores deben ceder prioridad a los peatones, velocidad máxima de 20Km/h.

2.2.2.- Reducción del consumo energético total del actual sistema de movilidad.

Respecto al consumo de energía, el transporte representa, aproximadamente, el 30% del consumo total de energía en las ciudades. En España el consumo final de energía de todo el sector del transporte alcanza, según el IDAE, el 41%. Sin embargo, haciendo un balance "de mina a vertedero" de todo el sector del transporte, estos porcentajes pueden verse fuertemente incrementados al tener que contabilizar toda la energía utilizada para poner en circulación los vehículos (extracción y elaboración de materiales, fabricación de vehículos, construcción de infraestructuras...) (Estevan, Sanz 1994). El automóvil es el medio de transporte menos eficiente, energéticamente hablando, de los que circulan por nuestras ciudades. Dejando fuera el avión y el tren de alta velocidad, el coche es 3 veces más despilfarrador que el ferrocarril de cercanías o el metro y 2,5 veces más que el autobús urbano³. La consecuencia

ambiental más grave asociada a este consumo de energía es, sin duda, la colaboración en el efecto invernadero y el cambio climático a través de las emisiones de CO2 que se producen en toda combustión. A esto hay que añadir que los combustibles con que se mueven son fuentes de energía no renovables en vías de agotamiento (combustibles fósiles).

Si la ciudad de Valladolid quiere ser consecuente con los compromisos de reducción de emisiones de CO2 fijados en las últimas cumbres internacionales debe establecer estrategias para el ahorro energético en todas sus actividades, y en concreto en el transporte. Esto se puede conseguir de dos formas:

De un lado cabe primar los medios de transporte energéticamente más eficientes. En primer lugar aquellos medios que no necesitan del motor para los desplazamientos (bicicleta y marcha a pié). En segundo lugar los que, aún necesitando el concurso del motor, son más eficientes energéticamente (el transporte público mediante autobuses y ferrocarriles).

Por otra parte es preciso mejorar la eficiencia energética de los desplazamientos en coche con la puesta en práctica de medidas tanto para favorecer el uso compartido de los coches como reduciendo la velocidad de circulación de los vehículos mediante medidas de pacificación de tráfico, que contribuyen a aminorar las conductas de conducción agresivas que conllevan un mayor gasto energético y más ruido.

El **criterio de evaluación** de la reducción del consumo energético del sistema actual de movilidad parte del informe que elabora anualmente el Ayuntamiento de Valladolid para el Programa Europeo CORINE, donde se calculan las emisiones de CO2 de la ciudad. El objetivo deseable se fija en una reducción del 40% de las emisiones de CO2 en cinco años.

2.3.- RECUPERACIÓN DE LA CALLE

2.3.1.- *Incentivar la **movilidad del peatón**.*

Este Plan se basa en un incentivo de la movilidad peatonal como invitación formal a la sustitución de determinados trayectos cortos en los que en muchas ocasiones se abusa del uso del automóvil. Como indica el Libro Verde de la UE "los peatones deben volver a incluirse en la planificación, no como una especie amenazada que recluir en las zonas peatonales, sino como los principales usuarios de las calles de la ciudad".

En una ciudad de tamaño medio con la climatología y perfil orográfico como el de Valladolid dicha sustitución de usos debe basarse en dos elementos:

- è Por una parte, desincentivar el desplazamiento en automóvil particular, priorizando en el reparto de un limitado espacio viario su uso por el transporte público y distribución de mercancías. Sobre este aspecto se abunda en el siguiente bloque de objetivos.

è Por otra el Plan debe centrarse en el incentivo del desplazamiento peatonal haciendo atractivo y agradable el paseo urbano a través de amplios circuitos de *prioridad peatonal* en los que las condiciones del pavimento, mobiliario urbano y arbolado haga cómodo y agradable el desplazamiento a pie. Incentivar la movilidad peatonal no se basa tanto en diseñar estéticos paseos recreativos para las tardes de los festivos como del diseño de auténticas rutas funcionales en las que se fije una total prioridad peatonal.

Algunos de los **criterios** que deben ser tenidos en cuenta a la hora de evaluar el cumplimiento de este objetivo pueden ser:

è Diseño y programación de una Red de Prioridad Peatonal que, apoyada en los correspondientes instrumentos urbanísticos y normativos debe articular toda la ciudad. El 50% de la Red debe entrar en funcionamiento en el primer año, debiendo estar ejecutada en un 90% de su extensión en un plazo de tres años.

è Uno de los instrumentos de dicha Red de Prioridad Peatonal son las intersecciones en las que tanto la semaforización como la continuidad del pavimento indican la prioridad peatonal. Se debe elaborar un catálogo de intersecciones de prioridad peatonal, de forma que el 90% estén puestas en funcionamiento antes de tres años.

è Revisión general en el plazo de dos años de la ubicación del mobiliario urbano en función del tránsito peatonal, procediendo a su reordenación siempre que su emplazamiento actual obstaculice el paso peatonal.

2.3.2.- Sustitución del espacio público ocupado por automóviles por nuevas zonas estanciales

En espacios limitados como el urbano resulta claramente insolidaria la privatización "de facto" del espacio público que supone el uso de un pequeño número de vehículos de uso particular que impiden un uso y disfrute general del espacio que ocupan.

La ejecución de un Plan de Movilidad Urbana que reduzca el impacto del automóvil particular en la ciudad debe notarse también en la reducción del espacio público que ocupa, siendo el estacionamiento la actividad más invasiva.

La reducción del número de plazas de aparcamiento en superficie es un objetivo fundamental para desincentivar el uso del coche en la ciudad. Sin embargo la reducción de plazas en superficie debe acompañarse de criterios generales sobre reasignación de espacio libre. No se puede volver a llenar de chirimbolos o propaganda. El espacio público hasta ahora ocupado por vehículos estacionados debe revertir en una mejora de la movilidad peatonal y del transporte público.

La reducción del automóvil particular como elemento dominante del paisaje urbano debe suponer su sustitución por nuevos elementos que hagan más agradable la estancia y utilización de la vía pública. Se deben contemplar unos criterios generales que permitan la sustitución del espacio ocupado por el automóvil por zonas arboladas con bancos, juegos infantiles y equipamientos de disfrute al aire libre.

En cuanto a los aparcamientos para residentes, se debe incentivar la sustitución de plazas en superficie por plazas subterráneas o cerradas con nuevas medidas flexibles que permitan la puesta en servicio de solares o locales desocupados.

Algunos de los **criterios** que deben ser tenidos en cuenta a la hora de evaluar el cumplimiento de este objetivo son:

- è Sustitución gradual del 50% de las plazas de aparcamiento en superficie por plazas cerradas, garajes o subterráneas en aquellas zonas de alta densidad y déficit de plazas en edificios de viviendas en un plazo máximo de tres años.
- è Supresión del 50% de las plazas de rotación afectadas por la ORA **sin su sustitución por nuevos aparcamientos subterráneos de rotación.**
- è En las zonas en que se reduzca la presencia de automóviles, incremento de al menos un 30% del número de árboles.

3- CONTENIDOS:

El Plan debe incluir medidas en áreas concretas, como las que se apuntan, en al menos los siguientes capítulos:

3.1.- TRANSPORTE PÚBLICO.

- è Aumento en la velocidad comercial, especialmente de las líneas mas sensibles.
- è Aumento en la cobertura geográfica de AUVASA, con especial hincapié en las zonas que son origen y destino masivo de desplazamientos en coche (barrios residenciales, concentraciones de puestos de trabajo, etc)
- è Mejora de frecuencias y puntualidad, especialmente a las horas punta
- è Catalogo de carriles bus con calendario establecido de puesta en marcha
- è Dar preferencia al transporte público en puntos críticos de la red viaria
- è Posibilidad de instaurar nuevos modos de transporte colectivo (taxi colectivo, microbuses, ciclo-bus, omnibús, carril VAO en los accesos a la ciudad desde municipios-dormitorio, etc)
- è Mejoras en la accesibilidad de las paradas.
- è Mejora en la información al ciudadano sobre la oferta de transporte público
- è Gasificación completa de la flota de autobuses.

3.2.- RUTAS PEATONALES.

- è Pasos al nivel de los peatones.
- è Mejoramiento de aceras en todas las calles de nueva urbanización adoptando una distribución del espacio público de un 50% para usos motorizados (en movimiento o estacionados) y un 50% para usos no motorizados (Peatón y ciclista).
- è Establecimiento de pasos peatonales amplios y seguros a través del ferrocarril.
- è Establecimiento de varias pasarelas peatonales que eliminen el efecto barrera del río.

3.3.- PACIFICACIÓN DE TRÁFICO.

- è Implantación de calles residenciales en zonas sin tráfico de paso. Limitación del acceso a carga y descarga de residentes, con limitación de 20 Km./h. Participación vecinal en designación de calles residenciales (referéndum vecinal).
- è Incorporación al Club europeo de ciudades libres de coches.
- è Remodelación de vías de alta densidad de tráfico para dotarlas de un carácter más respetuoso con los peatones (C/ Isabel La Católica, Pza. Circular, Avda. Salamanca...etc.)
- è Participación el próximo 29 de abril en la celebración del "Día sin coches" con el corte al tráfico de amplias zonas de la ciudad.
- è Control riguroso de la velocidad máxima permitida en las vías principales.
- è Reorganización de los ciclos de semaforización en función del número total de personas que utilizan cada modo de transporte.

3.4.- APARCAMIENTOS.

- è Nueva línea "P" de AUVASA. (Fª Muestras-Fte. Dorada-Pza España-Pza. Constitución)
- è Establecimiento de 4 aparcamientos disuasorios + transporte público: Este (Fª Muestras), Norte (Pryca-Cabildo), Oeste (Polígono-S. Isidro), Sur (¿Paula López?)
- è Programa de limitación de aparcamiento. En el centro histórico se debe abandonar la idea de aparcamientos rotatorios manteniendo únicamente, las plazas necesarias para residentes.
- è Programa de aparcamientos para residentes en los barrios, bajo la vía pública, siempre que se garantice su ocupación, otras formas más imaginativas como podría ser la utilización de espacios de aparcamientos en edificios públicos, ahora infrautilizados la mayor parte del día.

3.5.- RUTAS CICLISTAS.

Diseño de una red básica de carriles-bici que se extienda a toda la ciudad uniendo los puntos de mayor demanda de desplazamientos. Principalmente a lo largo de las vías estructurantes de la ciudad y de mayor riesgo para la seguridad de los ciclistas.

3.6.- ZONAS ESTANCIALES - ARBOLADO.

- è Abundante arbolado de hoja caduca.

è Equipamiento infantil y de ocio al aire libre en todas las plazas.

3.7.- COORDINACIÓN-COMUNICACIÓN NUCLEOS DEL ALFOZ.

è Planes específicos de transporte público para las localidades de mayor población cercanas a Valladolid

è Reapertura de la línea de FFCC Valladolid-Ariza hasta Laguna y Tudela como línea de cercanías

3.8.- POLÍTICA DE VIVIENDA - CIUDAD CONCENTRADA.

è Planes de puesta en uso de las 10.000 viviendas desocupadas en el centro de la ciudad.

è Moratoria en la expansión urbanística en superficie en tanto no se haya completado la puesta en uso de viviendas desocupadas.

3.9.- DISEÑO ADECUADO DE NUEVOS PLANES PARCIALES (Villa Prado, Ciudad de la Imagen...).

è Diseño urbano en función de la prioridad peatón-transporte público-bicicleta-automóvil.

è Diseño de próximo Plan Parcial como "Barrio sin coches", siguiendo la experiencia de Bremen (Urbanización de 210 viviendas con subvención de la UE, para familias que han renunciado al coche. Solo 30 plazas de aparcamiento para visitas y minusválidos. Acceso por tranvía.)

3.10.- TRANSPORTE DE MERCANCIAS.

3.11.- OTROS: NORMATIVAS ESPECÍFICAS...

è Estudios estadísticos anuales con parámetros de sostenibilidad: Km. de carriles, calles peatonales, buses o bicis, reparto modal, ratio coches/usuarios de bus en circulación....

è Incentivos para coches compartidos.